Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2067

Vragen van de leden **Visser** en **Tellegen** (beiden VVD) aan de Ministers van Veiligheid en Justitie en van Infrastructuur en Milieu over *verkeershufters die minder vaak worden gepakt* (ingezonden 27 februari 2015).

Antwoord van Minister **Van der Steur** (Veiligheid en Justitie) (ontvangen 22 april 2015). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 1717

Vraag 1
Kent u het bericht «Verkeershufters worden minder vaak gepakt»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Hoe beoordeelt u de flinke daling in het aantal staande aanhoudingen na overtredingen in het verkeer sinds 2007? Kunt u een verklaring geven voor deze significante dalingen van de staande aanhoudingen? Is er sprake van minder capaciteit, of zijn er minder overtredingen of zijn er andere oorzaken?

Antwoord 2
Het WODC heeft in 2011 onderzoek gedaan naar de afname van het aantal verkeersovertredingen. Uit dit onderzoek, dat naar uw Kamer is gestuurd (Kamerstuk 29 398, nr. 359), bleek dat de daling van het aantal staandehoudingen in de periode 2007 tot en met 2010 voor 78% was toe te schrijven aan de afname van de verkeersdrukte als gevolg van de economische crisis, voor 9% aan de afschaffing van de bonnenquota (in november 2010) en voor 13% aan gedragseffecten van burgers of politie.
Het aantal staandehoudingen voor strafrechtelijke verkeersovertredingen is de laatste jaren stabiel. Na de door het WODC onderzochte periode is het aantal staandehoudingen op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (wet Mulder) verder gedaald, maar naar de oorzaken hiervan is geen systematisch onderzoek gedaan. De bovengenoemde oorzaken lijken voor een deel (met name het afschaffen van de bonnenquota en gedragseffecten van burgers en/of politie) nog steeds relevant. Daarnaast

[1] Algemeen Dagblad, 20 februari 2015: http://www.ad.nl/ad/nl/1012/Nederland/article/detail/3869670/2015/02/20/Verkeershufters-worden-minder-vaak-gepakt.dhtml

ah-tk-20142015-2067
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2015

geschiedt de verkeershandhaving enerzijds door de verkeershandhavingsteams en anderzijds door de basisteams. De inzet van de basisteams wordt enerzijds bepaald aan de hand van landelijke prioriteiten en anderzijds in de lokale driehoeken. Daarbij kan het voorkomen dat minder voorrang wordt gegeven aan de verkeershandhaving. Dit laat onverlet dat de strafrechtelijke en administratiefrechtelijke verkeershandhaving een belangrijk onderdeel blijft van de inzet van de politie.

Vraag 3
Hoe moet deze daling worden bezien in het kader van de verkeersveiligheid? Hoe beoordeelt u deze daling in het licht van de gepercipieerde pakkans? Wat is nu de gepercipieerde pakkans? Zijn hier doelstellingen op geformuleerd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3
De pakkans is afhankelijk van meerdere factoren en verschilt per feit. Ik beschik dan ook niet over gegevens om de exacte pakkans te bepalen. De gepercipieerde pakkans wordt onder meer bepaald door de verschillende handhavingsmiddelen die de politie inzet. Staandehoudingen zijn van belang, alsmede de elektronische handhavingsmiddelen zoals flitspalen, trajectcontroles, mobiele radarsets, etc. De politie streeft ernaar de feitelijke pakkans op de zogenoemde Helmgrasfeiten (helm, gordel, rood licht, alcohol, snelheid) zo hoog mogelijk te laten zijn. De politie doet dit onder meer door informatie gestuurde inzet op onveilige wegvakken. Dit houdt in dat de politie in afstemming met het lokaal gezag handhaaft op die plaatsen en tijdstippen waar het effect van het optreden optimaal is. De politie wil door zichtbare staandehoudingen en het voeren van voorlichting en mediabeleid ook actief bijdragen aan preventie en het beïnvloeden van gedrag van weggebruikers. Op deze manier wordt de gepercipieerde pakkans met de hiertoe beschikbare middelen zo hoog mogelijk gehouden en wordt de verkeersveiligheid geborgd. Er zijn geen doelstellingen ten aanzien van de pakkans geformuleerd. Wel zijn er afspraken gemaakt over de inzet van het aantal trajectcontroles, flitspalen en aantal fte van de verkeershandhavingsteams.

Vraag 4 en 5
Klopt het dat niet alle overtredingen worden meegeteld in de maatregel Beginnend Bestuurder en er dus ook geen punt op het rijbewijs bijgeschreven kan worden als er bekeurd is op het kenteken? Zo ja, deelt u dan de mening dat een daling in het aantal staande aanhoudingen niet gunstig is voor de effectiviteit van maatregelen als het beginnersrijbewijs en de recidiveregeling? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke maatregelen zijn en worden er getroffen teneinde de effectiviteit van deze maatregelen te vergroten?
Hoe verhoudt de effectiviteit van de recent ingevoerde hufteraanpak zich tot de afnemende staande aanhoudingen? Zijn staande aanhoudingen noodzakelijk voor het vergroten van de pakkans en daarmee de effectiviteit van de hufteraanpak? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4 en 5
Het klopt dat niet alle overtredingen worden meegeteld in de maatregel Beginnend Bestuurder. De overtredingen die onder de maatregel Beginnend Bestuurder vallen betreffen ernstige feiten[2] die uitsluitend via staandehouding kunnen worden geconstateerd. De cijfers van de aantallen staandehoudingen waarover in de media is bericht gaan over de Wet Mulder. De feiten die meetellen bij de maatregel Beginnend Bestuurder en de recidiveregeling veelplegers vallen onder het strafrecht. Het aantal staandehoudingen voor strafrechtelijke verkeersovertredingen is de laatste jaren stabiel.
In 2014 werd in 70% van de strafrechtelijke verkeerszaken de bestuurder staandegehouden en direct geconfronteerd met zijn gedrag en uit de anonimiteit gehaald. De instroom van zaken op grond van de nieuwe regeling voor de veelplegeraanpak monitor ik nauwkeurig. Tot 30 maart van dit jaar zijn er bij het CJIB 2151 zaken geregistreerd op het terrein van de veelplegerfeiten. Het gaat dan om feiten zoals het negeren van een rood kruis, het niet stoppen voor een stopteken van de politie, of het op de snelweg onterecht de

[2] Bijlage 1, onder A, onderdeel IV bij de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid

vluchtstrook gebruiken. Hiervan zijn 662 zaken geconstateerd op kenteken en 1489 zaken geconstateerd middels staandehouding.

Vraag 6
Wanneer zijn de resultaten van het experiment met weginspecteurs van Rijkswaterstaat die de status van Buitengewoon Opsporingsambtenaar (BOA) hebben gekregen bekend? Bent u bereid te kijken of en in hoeverre dit kan bijdragen aan de vergroting van de gepercipieerde pakkans dan wel het vergroten van het aantal staande aanhoudingen ten behoeve van de verkeersveiligheid?

Antwoord 6
Met het experiment met de weginspecteurs van Rijkswaterstaat wordt beoogd om de doorstroming en veiligheid op de snelwegen rond Rotterdam te verbeteren. Dit experiment is met ingang van 2 februari jl. gestart voor de duur van één jaar. Na afloop van die periode zullen alle eindresultaten in kaart worden gebracht en beslissingen worden genomen over eventuele te zetten verdere stappen.

Vraag 7
Wordt het aantal staande aanhoudingen door de politie vooral uitgevoerd op provinciale en gemeentelijke wegen? Hoe wordt de verkeersveiligheid betrokken in de afweging van de politie-inzet ten behoeve van de staande aanhoudingen?

Antwoord 7
Ja. De politie, in het bijzonder de verkeershandhavingsteams, controleert met name op het onderliggend wegennet op de HELMgrasfeiten (helm, gordel, rood licht, alcohol, snelheid). Van het aantal staandehoudingen dat is verricht naar aanleiding van overtreding van de maximum snelheid heeft 18,6% op de snelwegen plaatsgevonden. Dit betekent dat meer dan 80% van het aantal staandehoudingen ten aanzien van snelheid op wegen binnen en buiten de bebouwde kom heeft plaatsgevonden.[3] De politie bepaalt de inzet onder meer aan de hand van ongevalanalyses.

Vraag 8
Is de maatregeleffectiviteit en het effect op de gepercipieerde pakkans van het staande houden en het houden van een goed gesprek onderzocht? Zo ja, hoe verhoudt zich dat met bijvoorbeeld het krijgen van een boete na te zijn gepakt door een flitscamera dan wel bij een trajectcontrole? Zo nee, waarom is dan besloten het aantal staande aanhoudingen te verminderen?

Antwoord 8
Er is mij geen onderzoek bekend dat zich specifiek richt op de effectiviteit van staandehoudingen en/of het houden van een goed gesprek. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft wel gekeken naar de effectiviteit van verschillende methoden van snelheidstoezicht. Uit de SWOV-factsheet «Politietoezicht en rijsnelheid» blijkt dat er veel onderzoek is gedaan naar de effecten van snelheidscamera's. Het algemene beeld van deze studies is consistent positief. In de factsheet staat ook dat (mobiele) snelheidscontroles met staandehouding van overtreders succesvol blijken in het terugdringen van ongevallen. Daarnaast staat in de factsheet dat in de vakliteratuur wordt geconstateerd dat rijdende surveillance met staandehouding de minst effectieve methode is als het gaat om het verminderen van verkeersongevallen. De methode is te weinig opvallend om een algemeen preventief effect te kunnen hebben. Wel is de methode zeer geschikt om specifiek hardnekkige, grove overtreders te pakken. Dit sluit aan bij het huidige beleid. In 2014 werd de bestuurder in bijna 70% van de strafrechtelijke verkeerszaken staandegehouden en direct geconfronteerd met zijn gedrag en uit de anonimiteit gehaald.

---

[3] Alleen ten aanzien van snelheidsovertredingen wordt het soort weg geregistreerd. Vandaar dat alleen de cijfers voor snelheidsovertredingen beschikbaar zijn.

Vraag 9
Op welke overtredingen handhaaft de politie bij het toezicht op de weg nu hoofdzakelijk in het kader van de verkeersveiligheid? Op welke wijze doet zij dit? Beschikt de politie hiervoor over genoeg specialistische kennis, expertise en materieel? Wie bepaalt de prioritering van de te handhaven overtredingen in het verkeer

Antwoord 9
Zoals reeds aangegeven in antwoord 7 controleert de politie met name op HELMgrasfeiten door middel van staande houdingen en (voor wat betreft snelheid) met mobiele radarsets. Daarnaast wordt er gebruik gemaakt van trajectcontroles en flitspalen. De politie beschikt over voldoende specialistische kennis, expertise en materieel. De prioriteiten van de regionale verkeershandhavingsteams worden bepaald aan de hand van een regionaal verkeershandhavingsplan dat in samenspraak met het OM wordt opgesteld.

Vraag 10
Naar aanleiding van het artikel «Trajectcontrole staat niet aan»[4]: klopt het dat door verouderde systemen twee derde van de trajectcontroles uit staat? Zo ja, wanneer worden deze uiterlijk vervangen? Wat betekent het uitstaan van die trajectcontroles voor de verkeersveiligheid op die trajecten? Hoe wordt in deze overgangsfase op die trajecten de verkeersveiligheid gehandhaafd?

Antwoord 10
Op dit moment functioneren vijf van de in totaal tien trajectcontrolesystemen. Later dit jaar komen er nog vier locaties bij, te weten de N62 Westerscheldetunnel, de A20 Rotterdam en de A4 Hoofddorp. Op 15 april 2015 gaat het trajectcontrolesysteem op de A12 Den Haag weer aan. Begin 2016 wordt het trajectcontrolesysteem op de A12 Utrecht teruggeplaatst. De verkeersveiligheid wordt door de politie op deze trajecten op alternatieve wijzen, onder meer door de inzet van mobiele radarsets, gehandhaafd.

Vraag 11
Kunt u aangeven op grond van welke criteria trajectcontroles worden opgeheven, zoals nu gebeurd op de A12 bij Woerden en de Zeelandtunnel? Worden de komende periode nog meer trajectcontroles opgeheven? Kunt u aangeven op welke trajecten trajectcontroles worden ingezet ten behoeve van de handhaving van milieuregels?

Antwoord 11
In het artikel «Trajectcontrole staat niet aan» wordt gesproken over de Zeelandtunnel, waar vermoedelijk de Zeelandbrug wordt bedoeld. De trajectcontroles op de A12 bij Woerden en op de Zeelandbrug zijn opgeheven omdat de toegevoegde waarde voor het behalen van milieu of verkeersveiligheidsdoelstellingen op dit traject is afgenomen en het plaatsen van trajectcontrolesystemen op andere locaties van (groter) belang wordt geacht.
Buiten deze twee systemen worden op korte termijn geen trajectcontrolesystemen meer opgeheven.
De systemen worden ingezet voor milieudoeleinden en ten behoeve van de verkeersveiligheid. Op de trajecten waar de systemen staan, daalt de gemiddelde snelheid en wordt de spreiding tussen de gereden snelheden kleiner. Hierdoor vermindert de uitstoot van CO_2 en fijnstof en de geluidsproductie, en daalt het risico op een ongeval.

Toelichting:

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van het lid Bashir (SP), ingezonden 27 februari 2015 (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 2066)

[4] Telegraaf, 25 februari 2015